

Dziennik Zarządzeń

Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu.

XIX — Radom, 31 maja 1937 r. — Nr. 9.

Spis treści.

CZĘŚĆ A.

Poz. 48.

Okólnik Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych z dnia 27 kwietnia 1937 r. Nr. 46 o uchyleniu okólnika Min. Kom. z dnia 31 marca 1930 r. w sprawie stanowiska zawiadowcy stacji Kolei państwowych i zależności służbowej personelu stacyjnego.

Ministerstwo Komunikacji pismem z dnia 22 kwietnia 1937 r. Nr. P. 5.134/14/37 uchyliło moc obowiązującą okólnika z dnia 31 marca 1930 r. Nr. I.2/2258/30 w sprawie stanowiska zawiadowcy stacji kolei państwowych i zależności służbowej personelu stacyjnego.

Sprawy będące przedmiotem tego okólnika zostały uregulowane statutem organizacyjnym oddziałów K. P. (Dz. Urz. M. K. z 1934 r. Nr. 9. poz. 54) i Instrukcją dla zawiadowców stacji R. 4. Poza tym regulują je przepisy o rachunkowości ogólnej i materjałowej oraz schemat budżetowy P. K. P.

Nr. P. 1a. 1/22-37.

Poz. 49.

Okólnik Dyrektora Kolei Państwowych z dnia 20 maja 1937 r. Nr. 47 w sprawie diet i okresu czasu przebywania w delegacji pracowników czasowych.

Delegacje pracowników czasowych reguluje okólnik M. K. z dnia 28.VIII.1934 r. Nr. P. 6/31/14/34 o należnościach pracowników czasowych, umownych,

dziennie płatnych (czasowych) przedsiębiorstwa P. K. P. w razie podróży lub delegacji poza stałe miejsce pracy (Dz. Urz. M. K. Nr. 22 poz. 179), zmieniony okólnikiem M. K. z dnia 10.I.1935 r. Nr. P. 6/31/1/35 (Dz. Urz. M. K. Nr. 2, poz. 13 z 1935 r.)

Na delegowanie pracownika czasowego na okres od 14 dni do 3 miesięcy, zezwolić może tylko Dyrektor Kolei, przy czym delegacja na czas ponad 1 do 3 miesięcy może mieć miejsce tylko wówczas, gdy w danej jednostce służbowej delegowany pracownik będzie zastępował kolejno kilku pracowników.

O zezwolenie delegowania pracownika czasowego na okres ponad 14 dni należy występować w takim terminie, aby jednostka delegująca, decyzję Dyrektora K. P. otrzymała z końcem 14-dniowej delegacji.

Z chwilą ogłoszenia niniejszego traci moc obowiązującą okólnik Dyrekcji z dn. 25.XI.1935 r. Nr. P. 1b. 17/5/35 w sprawie diet pracowników czasowych.

Nr. P. 1b./17/11/37.

Poz. 50.

Okólnik Dyrektora Kolei Państwowych z dn. 15 Kwietnia 1937 r. Nr. 48 w sprawie wyjaśnień do Przepisów Ruchu Nr. R. 1, wydanych w oddzielnym zeszycie.

W uzupełnieniu okólnika Nr. 66 z dnia 8 czerwca 1936 r. w sprawie wykazu wklejek, uzupełnień i poprawek, wydanych przez Ministerstwo Komunikacji, podaję obecnie do wiadomości zbiór wyjaśnień do Przepisów Nr. R 1.

Wyjaśnienia te, zbroszurowane w oddzielnym zeszycie, należy dołączyć na stałe do Przepisów Ruchu.

Z chwilą wydania niniejszych wyjaśnień tracą ważność wyjaśnienia, ogłoszone okólnikiem Nr. 11 z dnia 18 czerwca 1934 r. oraz wszelkie wklejki, nieobjęte załącznikiem do okólnika Nr. 66 z dnia 8 czerwca 1936 r.

Zwierzchnicy służbowi, organa kontrolne i instruktorzy pouczą zainteresowanych pracowników i przypilnują, ażeby wklejki, uzupełnienia i wyjaśnienia, nieobjęte okólnikiem Nr. 66 z dnia 8 czerwca 1936 r., zostały natychmiast z Przepisów Ruchu Nr. R 1 usunięte i unieważnione.

Nr. I. 4a 75-28-37.

Poz. 51.

Okólnik Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu z dnia 24 maja 1937 r. Nr. 49 w sprawie użytkowania na linjach P K. P. wagonów Zarządów Kolei Powiatowych w Kościanie, Gostyniu, Środzie i Pleszewie.

Na mocy zarządzenia Ministerstwa Komunikacji, Dyrekcja O.K.P. w Poznaniu wybrała z ilostanu P.K.P. odpowiednie wagony towarowe i przekazała na własność Zarządom Kolei Powiatowych w Kościanie, Gostyniu, Środzie, i Pleszewie wzamian wagonów takich samych serji, włączonych swego czasu do taboru Kolei Niemieckich.

Wszystkie wagony przekazane wymienionym Zarządom, niezależnie napisów kolejowych wymaganych na P. K. P., zostały zaopatrzone na ścianach czołowych i ostojnicach w napisy kolei właścicielki, jak następuje:

1) własność Kościańskiej Kolei Powiatowej,
2) „ Krotoszyńsko-Pleszewskiej Kolei Powiatowej,
3) „ Gostyńskiej Kolei Powiatowej,
4) „ Sredzkiej Kolei Powiatowej,

Numerację i serję wagonów każdej z tych kolei zawiera załącznik Nr. 1.

Omawiane wagony pod względem konserwacji i używania w ruchu na linjach P. K. P. należy traktować na równi z wagonami P. K. P., przy czym w przypadku dokonywania bieżącej naprawy nie wolno usuwać napisów, oznaczających przynależność wagonów do danej Kolei Powiatowej.

W przypadku ciężkiego uszkodzenia lub zakwalifikowania do skreślenia z inwentarza jakiegokolwiek wagonu, wymienionego wyżej, należy go bądź na własnych kołach, bądź załadowanego na innym wagonie przesłać do Głównych Warsztatów I kl. w Poznaniu, dokąd wszystkie te wagony przydzielone są pod względem naprawy i rewizji okresowych.

O każdym wypadku, zaszłym z tymi wagonami i wysłaniu ich do warsztatów w Poznaniu do naprawy, powinny stacje lub warsztaty — w zależności od tego, gdzie wypadek miał miejsce lub który urząd skierował wagon do naprawy — zawiadomić pisemnie bezpośrednio Wydział Mechaniczny D. O. K. P. w Poznaniu.

I. 5a/Ogr.—2/37.

Wykaz wagonów Kolei Powiatowych

Wagonu		Wagonu		Wagonu		Wagonu	
Nr.	Seria	Nr.	Seria	Nr.	Seria	Nr.	Seria
Własność Kościańskiej Kolei Powiatowej							
100503	Km.	350427	Wm.	351969	Wm.	353985	Wm.
100969	„	350484	„	351970	„	354016	„
101536	„	350768	„	352248	„	354619	„
102631	„	350950	„	352620	„	354664	„
350072	Wm.	351373	„	353490	„	355282	„
350238	„	351834	„	353766	„	355305	„
Własność Krotoszyńsko-Pleszewskiej Kolei Powiatowej							
180471	Kd.	191082	Kd.	195078	Kd.	385749	Wd.
182559	„	191816	„	350850	Wm.	385957	„
185571	„	192267	„	353190	„	386282	„
187673	„	192492	„	353438	„	387092	„
188842	„	195006	„	380927	Wd.		
Własność Gostyńskiej Kolei Powiatowej							
182450	Kd.	381180	Wd.	385209	Wd.	388372	Wd.
183113	„	381408	„	385323	„	388518	„
185444	„	381832	„	385450	„	388701	„
185859	„	381995	„	385467	„	388960	„
186886	„	382989	„	385740	„	389055	„
189176	„	383253	„	386166	„	389181	„
186598	„	383635	„	386715	„	398702	„
193326	„	383903	„	386893	„		
195528	„	384686	„	387538	„		
196072	„	384981	„	387933	„		
Własność Sredzkiej Kolei Powiatowej							
100593	Km.	180400	Kd.	188096	Kd.	383024	Wd.
100754	„	180500	„	188797	„	385492	„
100973	„	181449	„	189522	„	386236	„
102836	„	181590	„	380452	Wd.	673044	Pdr.
103472	„	184800	„	381209	„	673424	„
103492	„	186182	„	381802	„	673443	„
124961	Kd.	186527	„	382552	„	673533	„

Poz. 52.

Okólnik Dyrektora Kolei Państwowych z dnia 23 Kwietnia 1937 r., Nr. 50, w sprawie zgłaszania wynalazków pracowników P. K. P. na Konkursy Ministerstwa Komunikacji.

Stwierdzono, że pracownicy kolejowi nie są należycie poinformowani o sposobie postępowania przy zgłaszaniu wynalazków na konkursy Ministerstwa Komunikacji, oraz nie znają warunków tych konkursów.

Wobec tego przypominam obowiązujące zarządzenia Ministerstwa Komunikacji w tym przedmiocie, a mianowicie:

1) Rozporządzenie Ministerstwa Komunikacji z dnia 21 czerwca 1929 r., Nr. VI.7951/21/29, w sprawie konkursów na wynalazki, projekty i wnioski, ogłoszone w Dzienniku Urzędowym Min. Kom. Nr. 9 z dnia 25 lipca 1929 r.

2) Zawiadomienie Ministerstwa Komunikacji Nr. MW. VI.667/31, ogłoszone w Dzienniku Urzędowym Min. Kom. Nr. 44 z dnia 10 sierpnia 1936 r., wyjaśniające, że wszystkie rysunki do projektów muszą być wykonane na kalce celem umożliwienia reprodukowania odbitek przez Ministerstwo Komunikacji.

Poza tym zgłaszający wnioski powinni wypełnić kartę rejestracyjną wynalazku według poniższego wzoru.

WZÓR KARTY REJESTRACYJNEJ:

Kartoteka wynalazków i projektów.

Liczba ....

Dział ....

1. Imię .... Nazwisko ....
2. Stanowisko na P. K. P. ....
3. Miejsce pracy ....
4. Zamieszkanie ....
5. Treść projektu ....
6. Krótki opis ....

....

7. Istotna nowość projektu, ulepszenia, względnie wynalazku ....

....

8. Miejsce zastosowania ....
9. Oszczędności wynikające z zastosowania wynalazku ....

....

10. Czy petent brał już udział w Konkursie na wynalazki, jego nagrody i patenty ....

....

Termin ostateczny do przesyłania wynalazków do Ministerstwa Komunikacji został ustalony na dzień 1 grudnia każdego roku, wobec czego wnioski kierowane drogą służbową przez Dyrekcję Okręgową Kolei Państwowych powinny wpłynąć do Dyrekcji w terminie wcześniejszym.

Z treścią niniejszego zarządzenia polecam dokładnie zapoznać wszystkich pracowników kolejowych.

Na Panów Naczelników Oddziałów Ruchowo-Handlowych, Parowozowni Głównych, Warsztatów, Oddziałów Drogowych i Zarządów Kolei Wąskotorowych wkładam obowiązek dopilnowania tych pouczeń, oraz okazywania autorom celowych i fachowych pomysłów skutecznej pomocy przy opracowaniu wniosków, opisów wynalazków, rysunków i t.p.

Na ewentualne wykonanie modeli wynalazków w Warsztatach kolejowych powinno być uzyskane w Dyrekcji zezwolenie, a przedmioty wykonane powinny być wciągnięte do inwentarza P.K.P.

Nr. II|4a — 10|12|37.

Poz. 53.

Okólnik Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych z dnia 17 Kwietnia 1937 r. Nr. 50 w sprawie przedkładania dekadowych zestawień o wpływach gotówkowych.

Ministerstwo Komunikacji zarządzeniem nr. FR. VIII.86/1/37 z dnia 3 kwietnia r. b. wprowadziło nowy wzór druku zestawień dekadowych o wpływach gotówkowych, mający na celu uwidocznienie własnych wpływów gotówkowych bez wpływów i wydatków z tytułu pobranych i wypłaconych zaliczeń, które, jako stanowiące własność obcą, wykazywane będą oddzielnie.

Wszystkie dane, dotyczące zarówno pobranych i wypłaconych zaliczeń, jak i własnych wpływów gotówkowych z przewoźnego, podawać będą kasom stacyjnym samodzielni kasjerzy towarowi wyodrębnionych kas towarowych na drukach seria F. nr. 309.

które winny być wręczane kasjerom stacyjnym w ostatnim dniu każdej dekady po zakończeniu operacyj dziennych.

Za ścisłość danych i terminowe przedłożenie zestawień współodpowiedzialni są osobiście kierownik ekspedycji towarowej i kasjer towarowy.

Celem umożliwienia kasom towarowym podawania sum pobranych z tytułu zaliczeń w gotowiźnie i poleceniach, należy w księgach wydania (druk seria F nr. 113) wykazywać bieżąco, przy zapisie listów przewozowych w rubryce 19 — zaliczenia pobrane w gotówce, a w rubryce 20 — zaliczenia pokryte poleceniami na r-ki otwarte z przewoźnego. W związku z powyższym datę zwrotu przekazu zaliczeniowego, o ile będzie inna niż wykazana w rubryce 3 tejże księgi, należy wpisać na marginesie księgi obok rubryki 20.

Zestawienia seria F nr. 309 wypełniać będą z końcem każdej dekady samodzielnie kasjerzy towarowi wyodrębnionych kas towarowych i bagażowych, załatwiający ekspedycję przesyłek pośpiesznych i ekspresowych, w sposób następujący:

W pierwszym rzędzie sumują w księdze kasowej (druk seria F nr. 105) rubryki 21 i 22 (wypłacone zaliczenia w gotowiźnie oraz przez P.K.O.), a sumę uzyskaną wpisują do zestawienia po stronie rozchodu do rubryki 1, następnie sumują rubrykę 18 *(przelewy w gotowiźnie* do kasy stacyjnej) i sumę wpisują również po stronie rozchodu do rubryki 2-ej.

Z kolei wypełniają w zestawieniu stronę przychodu, a w tym celu w rubryce 1-ej i 2-ej wpisują ogólną sumę wpływów z tytułu zaliczeń pobranych w ciągu danej dekady, sumując rubryki 19 i 20 księgi wydania (druk seria F nr. 113).

W rubryce 3-ej wykazują zasiłki otrzymane z kasy stacyjnej, sumując rubrykę 11 księgi kasowej seria F nr. 105 i wreszcie wpisują do rubryki 4-ej *wpływy gotówkowe* z przewoźnego, jak również wpływy związane z przewozami i inne. Kwotę tę stanowić będzie różnica, jaka wypadnie po odjęciu od sumy „Ogółem" po stronie rozchodu zestawienia seria F. nr. 309 sumy rubryk 1 i 3 po stronie przychodu (Rozchód 1 + 2) — (Przychód 1 + 3) = 4 rubryka.

Kasjerzy stacyjni sporządzają zestawienia dekadowe na druku seria F. nr. 310, wpisując z zestawienia seria F. nr. 309 do rubryki 2-ej po stronie przychodu sumy z rubryki 4 i rubryk 1 i 2 t. j. wpływy z przewoźnego i z zaliczeń, a po stronie rozchodu — sumy z rubr. 1-ej t. j. wypłaty z zaliczeń, pozostałe zaś rubryki wypełniają według ich treści na podstawie danych własnej księgi kasowej. Wpływów kas zbiorczych (uboczne) w zestawieniach serii F. 310 wykazywać nie należy.

Kasjerzy wydzielonych kas biletowych, załatwiający również czynności kasy bagażowej, obowiązani są podawać kasjerom stacyjnym sumę wpływów uzyskanych w ciągu dekady z przewozu osób i z przewozu bagażu.

Obowiązek sporządzania zestawień kas towarowych (seria F. nr. 309) ciąży również na kasach manipulacyjnych (stacjach) kolei wąskotorowych, które ponadto w przesyłanych kasom stacyjnym zestawieniach serii F. 309 winny podać oddzielnie wysokość wpływów z przewozu osób i bagażu.

Celem umożliwienia kasjerom stacyjnym, obsługującym koleje wąskotorowe, wysyłania zestawień do Biura Finansowego w przepisowym terminie, kasjerzy stacyj kolei wąskotorowych obowiązani są najpóźniej w godzinach rannych pierwszego dnia następnej dekady podawać telefonicznie kasie stacyjnej dane, jakie zawierają zestawienia seria F. nr. 309, a samo zestawienie tegoż dnia przesłać do Kasy Stacyjnej.

W kasach połączonych, kasjer stacyjny pełniący równocześnie obowiązki kasjera towarowego *sporządza tylko zestawienie seria F. nr. 310,* wypełniając wszystkie rubryki według ich treści na podstawie danych zawartych w prowadzonych przez niego księgach kasowych oraz w księgach wydania i przybycia, stosując się do zasad wymienionych.

Zestawienia seria F. nr. 310 kasjerzy stacyjni winni sporządzać po zamknięciu kasy w ostatnim dniu każdej dekady i przesyłać je najpóźniej następnego dnia do Biura Finansowego DOKP. Za ścisłość danych i terminowe przedłożenie zestawienia osobiście odpowiedzialnym jest kasjer stacyjny.

Zapotrzebowania na druki serii F. Nr. 309 i F. 310 należy zgłaszać na ogólnych zasadach.

Zarządzenie niniejsze obowiązuje od dnia 1 maja r. b.

F. 2a/2/1/37.

Poz. 54.

Opis wypadku, który ma służyć jako materiał do periodycznych pouczeń pracowników służb wykonawczych przez organa instruktorskie.

I. Opis wydarzenia.

W dniu 1 grudnia r. ub. maszynista I klasy wraz z pomocnikiem maszynisty II kl. zostali wyznaczeni do turnusowej służby w charakterze 12-godzinnego pogotowia przy parowozowni S. W chwili rozpoczęcia służby pogotowia o godz. 16-ej byli oni po wypoczynku trwającym 17 godz. 10 min. W czasie służby pogotowia wzmiankowana drużyna udała się o godz. 19-ej na spoczynek do pokoju noclegowego, znajdującego się przy poczekalni III-ej klasy.

Parowóz pogotowia w omawianym okresie czasu wyjeżdżał w nocy na stację i od godz. 2-ej do 6-ej podgrzewał składy pociągów pasażerskich,

W związku z tą pracą dyspozytor parowozowni o godz. 1 min. 40, dnia 2-go grudnia polecił woźnemu udać się do pokoju noclegowego i rozbudzić dyżurującą drużynę. W międzyczasie pomocnik maszynisty opuścił pokój noclegowy i przebywał w poczekalni III kl. Ujrzawszy woźnego, pomocnik maszynisty powiedział mu, aby maszynisty nie budził, gdyż do podgrzewania składów wyjedzie on sam bez maszynisty. Do polecenia tego woźny zastosował się. Po upływie około 10 minut pomocnik maszynisty zgłosił się do dyspozytora parowozowni, który wydał mu klucze od parowozu, poprzestając na zapewnieniu, że maszynista wkrótce nadejdzie. Po otrzymaniu kluczy, pomocnik maszynisty udał się do parowozu, osygnalizował go i pojechał na obrotnicę. Po obróceniu parowozu, pomocnik maszynisty zjechał nim z obrotnicy i nie zatrzymując się na posterunku zwrotniczym nr. 2, będącym punktem zdawczo-odbiorczym parowozów, pojechał do posterunku nr. 1. Zwrotniczy na posterunku nr. 2, mimo przejechania parowozu przez punkt zdawczo-odbiorczy bez zatrzymania, nie usiłował zatrzymać parowozu przez dawanie sygnałów „stój", ani też nie zawiadomił telefonicznie nastawniczego na posterunku nr. 1 o przejechaniu niezarejestrowanego parowozu. Nastawniczy na posterunku nr. 1, widząc parowóz nadjeżdżający z posterunku nr. 2 sądził, że jest to parowóz udający się do prowadzenia pociągu, zostawił więc zwrotnicę w kierunku toru głównego i dał mu sygnał „naprzód", celem przejazdu parowozu za zwrotnicę wyjazdową na torze głównym nr. 2, by następnie, po przestawieniu tej zwrotnicy, skierować parowóz na właściwy tor. Kiedy parowóz przejechał za zwrotnicę wyjazdową, nastawniczy dał mu sygnał „stój" i zajął się przepuszczeniem do parowozowni parowozu przybyłego z drogi, a następnie dwóch parowozów z parowozowni do pociągów. Przepuszczając te ostatnie, nastawniczy spostrzegł nagle brak świateł sygnałowych parowozu, który najpierw został przepuszczony za zwrotnicę wyjazdową i po stwierdzeniu, że parowóz ten nie zatrzymał się za zwrotnicą, lecz wyjechał na szlak, nastawniczy zameldował o tym dyżurnemu ruchu. Dyżurny ruchu zamknął dla ruchu pociągów tor nr. 2 na danym szlaku i po otrzymaniu zawiadomienia, że parowóz stoi na szlaku w odległości około 5 kilometrów od stacji, wysłał parowóz od pociągu osobowego z dyspozytorem parowozowni dla sprowadzenia parowozu na stację z powrotem. Po przybyciu na miejsce, dyspozytor parowozowni wszedł na stojący parowóz i stwierdził, że znajdujący się na nim pomocnik maszynisty spał, oparty o kocioł. Przepustnica była otwarta; wody w szkle wodowskazowym i kurkach próbnych nie było. Parowóz zatrzymał się samoczynnie na wzniesieniu 6,1‰. Po sprowadzeniu parowozu na stację S pomocnik maszynisty został poddany badaniu przez lekarza rejonowego, który oznak opilstwa nie stwierdził. Pomocnik maszynisty podczas przesłuchania go oświadczył, że momentu przejeżdżania parowozu koło nastawni na posterunku nr. 1 nie pamięta, z czego wynika, że w tym właśnie czasie zasnął i dlatego nie zatrzymał parowozu za ostatnią zwrotnicą wyjazdową na sygnał „stój", dawany przez nastawniczego.

II. Winni spowodowania ważniejszego wydarzenia.

1) Głównym winowajcą jest pomocnik maszynisty, który, aczkolwiek posiadał prawo kierowania parowozem, podjął się samowolnie pełnienia czynności maszynisty i w jego nieobecności uruchomił parowóz a po wyjechaniu na tory stacyjne zasnął na parowozie pod parą.

Przekroczył on postanowienia zawarte w pktach 1 i 4 § 11 „Instrukcji dla maszynisty parowozowego" oraz w ust. (1) § 19 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 1.I.1934 r. o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe".

2) Dyspozytor parowozowni, który wydał klucze od parowozu pomocnikowi maszynisty, bez upewniania się czy zgłosił się maszynista wyznaczony do kierowania tym parowozem.

Przekroczył on postanowienia zawarte w punktach b i d § 12 „Instrukcji dla dyspozytorów parowozowni" oraz w ust. (1) § 19 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 1.I.1934 r. o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe".

3) Woźny parowozowni, który nie wykonał należycie polecenia dyspożytora parowozowni, co do obudzenia drużyny parowozowej i nie obudził maszynisty, oraz świadomie wprowadził w błąd dyspozytora parowozowni, meldując mu, że maszynista i pomocnik maszynisty idą już do parowozu.

Przekroczył on postanowienia zawarte w ust. (1) § 19 i w ust. (1) § 24 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 1.I.1934 o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe".

4) Zwrotniczy na posterunku nr, 1, który nie dał sygnału „stój" w celu zatrzymania parowozu na punkcie zdawczo-odbiorczym i nie zawiadomił telefonicznie nastawniczego na posterunku nr. 1 o przejściu niezarejestrowanego parowozu.

Nie zastosował się on do postanowienia regulaminu stacyjnego, wskutek czego przekroczył postanowienie zawarte w ust. (1) § 19 Rozporządzenia

Rady Ministrów z dnia 1.I. 1934 r. o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe“.

5) *Nastawniczy na posterunku nr. 1,* który nie mając zawiadomienia o przeznaczeniu parowozu i opierając się tylko na przypuszczeniu, że jest to parowóz do pociągu przepuścił parowóz ten na zwrotnicę wyjazdową po torze głównym nr. 2, zamiast usiłować zatrzymać parowóz przy nastawni w celu wyjaśnienia przeznaczenia parowozu.

Przekroczył on postanowienie zawarte w ust. (1) § 19 Rozporządzenia Rady Ministrów z dn. 1/I 1934 r. o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe.

III. Pouczenie.

Powyżej przytoczony opis ważniejszego wydarzenia, które tylko zawdzięczając szczęśliwemu zbiegowi okoliczności nie spowodowało nie dającej się przewidzieć w swych skutkach katastrofy, wyraźnie wskazuje jak nie wolno zbagatelizować najmniejszych ostrożności przy pełnieniu czynności związanych z ruchem.

Pod żadnym pozorem nie wolno pomocnikom maszynisty brać się za samowolnie do obsługiwania parowozu bez obecności maszynisty na parowozie będącym pod parą. Parowóz nie może być obsługiwany przez jednego pracownika, nawet najbardziej kompetentnego, gdyż nawet przy zachowaniu przezeń wszelkich ostrożności, może on nagle zasłabnąć i parowóz może znaleźć się pod parą bez kierownictwa i wyrządzić nieobliczalne szkody.

Również dyspozytorom oraz niższym pracownikom parowozowni nie wolno bagatelizować faktu nieobecności maszynisty przy obejmowaniu parowozu, gdyż może to zawsze pociągnąć za sobą samowolne podjęcie się czynności maszynisty przez pracownika do tego nie uprawnionego.

Słu ba stacyjna obowiązana jest czuwać aby parowozy niezarejestrowane pod żadnym pozorem nie przejeżdżały przez punkt zdawczo-odbiorczy i nie wolno jej przygotować drogi przebiegu dla niezaawizowanego parowozu na tory główne.

Pracownicy pełniący służbę związaną z ruchem obowiązani są rozumieć, że nie wolno im lekkomyślnie odnosić się do tak ważnej czynności w sensie ruchowym, jaką jest uruchomienie parowozu, gdyż zawsze chęć wyręczenia kolegi lub też nawet maleńkie uchybienie może przyczynić się do wypadku lub do tego rodzaju niedopuszczalnych wydarzeń, jakie powyżej zostało opisane.

Wydawnictwo Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu.

Prenumeratę przyjmuje Administracja Dziennika Zarządzeń D. O. K. P. w Radomiu, ul. Słowackiego Nr. 17 — Biuro Personalne telefon Nr. 26-11.

Warunki prenumeraty: Prenumerata wynosi w kraju: kwartalnie zł. 2, półrocznie — zł. 4, rocznie — zł. 8
Cena każdego numeru 50 gr. do nabycia w Administracji Dz. Zarz. D. O K. P. Prenumeratę wpłaca się zgóry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku.

Cena ogłoszeń: zą stronę 240 zł Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach, dołączonych do Dziennika
Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia

Zakłady Drukarskie Sejmiku Radomskiego i S-ki 4454·37